



Regeling van 11 december 2009, nr. CEND/HDJZ-2009/1379 sector I&O, tot wijziging van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens in verband met wijziging van het tunnelregime

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

Gelet op richtlijn nr. 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PbEU L 260) en artikel 2 van het Besluit vervoer gevaarlijke stoffen;

Besluit:

ARTIKEL I

Artikel 3 van hoofdstuk II van bijlage 2 van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen komt te luiden:

Artikel 3. Tunnelregime

1. Beperkingen voor het vervoer van de gevaarlijke stoffen, genoemd onder Tunnelcategorie C in randnummer 1.9.5.2.2 van bijlage 1, gelden voor:
 - a. de Beneluxtunnel, gelegen in de A4 tussen Vlaardingen en Hoogvliet;
 - b. de Coentunnel, gelegen in de A10 te Amsterdam;
 - c. de Drechtunnel, gelegen in de A16 tussen Zwijndrecht en Dordrecht;
 - d. de Kiltunnel, gelegen in de S43 tussen Dordrecht en 's-Gravendeel;
 - e. de Noordtunnel, gelegen in de A15 tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Alblasserdam;
 - f. de Sytwendetunnel, gelegen in de N14 te Leidschendam-Voorburg;
 - g. de Thomassentunnel, gelegen in de N15 te Rotterdam;
 - h. de Vlaketunnel, gelegen in de A58 tussen Kruiningen en Kapelle;
 - i. de Westerscheldetunnel, gelegen in N62 tussen Terneuzen en Goes;
 - j. de Wijkertunnel, gelegen in de A9 tussen Beverwijk en Velsen;
 - k. de Zeeburgertunnel, gelegen in de A10 te Amsterdam.
2. Beperkingen voor het vervoer van de gevaarlijke stoffen, genoemd onder Tunnelcategorie D in randnummer 1.9.5.2.2 van bijlage 1, gelden voor:
 - a. de Botlektunnel, gelegen in de A15 tussen Hoogvliet en Rozenburg;
 - b. de Heinenoordtunnel, gelegen in de A29 tussen Barendrecht en OudBeijerland;
 - c. de Hubertustunnel, gelegen in de N14 te Den Haag;
 - d. de IJtunnel, gelegen onder het IJ te Amsterdam;
 - e. de Koningstunnel, gelegen in de Koningskade te Den Haag;
 - f. de Maasboulevardtunnel, gelegen in de gemeente Maastricht;
 - g. de Maastunnel, gelegen onder de Nieuwe Maas, te Rotterdam;
 - h. de Piet Heintunnel, gelegen onder het Amsterdam-Rijnkanaal te Amsterdam;
 - i. de Velsertunnel, gelegen in de A22, tussen Beverwijk en Velsen.
3. Beperkingen voor het vervoer van de gevaarlijke stoffen, genoemd onder Tunnelcategorie E in randnummer 1.9.5.2.2 van bijlage 1, gelden voor de ArenAtunnel, gelegen onder de Amsterdam ArenA, te Amsterdam.
4. De in dit artikel bedoelde tunnels worden aangeduid met verkeersbord C 22, bedoeld in bijlage 1 bij het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990. Onder het bord wordt een onderbord geplaatst waarop met een hoofdletter de categorie van de desbetreffende tunnel, overeenkomstig dit artikel, wordt aangeduid.

ARTIKEL II

In hoofdstuk II, paragraaf 4, van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens komt bord C 22 (gesloten voor voertuigen met bepaalde gevaarlijke stoffen) te luiden:



Bord C 22 (gesloten voor voertuigen met bepaalde gevaarlijke stoffen)

Toepassing en plaatsing

1. Het bord wordt geplaatst, bij of voor de ingang van tunnels, genoemd in de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen.
2. Het bord wordt voorzien van een onderbord, overeenkomstig artikel 3 van hoofdstuk II van bijlage 2 van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen.

Vooraanduiding

1. Op autosnelwegen en autowegen wordt een vooraanduiding in de vorm van bord L10 geplaatst.

ARTIKEL III

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2010.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*



TOELICHTING

Een nieuwe tunnelindeling

Deze wijziging van de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen houdt verband met de wijziging van de internationale voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (het ADR) in 2007. Deze (gewijzigde) voorschriften zijn tevens opgenomen als bijlage bij de richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PbEU L 260). Met deze voorschriften wordt beoogd te komen tot een uniform tunnelregime, waardoor de veiligheid van het vervoer van gevaarlijke stoffen verder wordt verbeterd. In het ADR (laatstelijk in 2009 gewijzigd) is de bevoegdheid opgenomen om beperkingen op te leggen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels. Voorwaarde is dat daarbij de volgende indeling van tunnels wordt gehanteerd (zie randnummer 1.9.5.2.2 van het ADR):

- Categorie A: geen beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Categorie B: beperkingen voor gevaarlijke goederen die aanleiding kunnen geven tot een zeer grote explosie;
- Categorie C: beperkingen voor gevaarlijke goederen die aanleiding kunnen geven tot een zeer grote explosie, een grote explosie of het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen;
- Categorie D: beperkingen voor gevaarlijke goederen, die aanleiding kunnen geven tot een zeer grote explosie, een grote explosie, het vrijkomen van een grote hoeveelheid giftige stoffen of een grote brand;
- Categorie E: beperkingen voor alle gevaarlijke stoffen, behalve voor UN-nummers 2919, 3291, 3331, 3359 en 3373.

De Nederlandse regelgeving kent reeds beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen door tunnels, waarbij een eigen indeling wordt gehanteerd; categorie I of categorie II. Voor beide categorieën gelden beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar door de tunnels van categorie I is het vervoer van meer gevaarlijke stoffen toegestaan, dan door die van categorie II. Ingevolge de in het ADR opgenomen overgangsbepalingen, moet op 1 januari 2010 het Nederlandse tunnelregime evenwel aangepast zijn aan de hiervoor vermelde indeling in vijf categorieën. Deze regeling strekt hiertoe.

Wijziging categorieën bestaande tunnels

Met de nieuwe categorie-indeling is getracht zo goed mogelijk aan te sluiten bij de bestaande indeling. Dit heeft er toe geleid dat de tunnels die nu in categorie I zijn ingedeeld worden ondergebracht in categorie C. De beperkingen voor de tunnels in de categorie I komen evenwel niet volledig overeen met die gelden voor de nieuwe categorie C. In vergelijking tot het oude regime is voor deze tunnels het vervoer van gekoelde gassen en tot vloeistof verdichte gassen in tankautos nu verboden. Voorts was onder het oude regime alleen het vervoer van bij inademing giftige stoffen verboden; nu is een dergelijk verbod opgenomen voor alle giftige stoffen van de hoogste categorie (Klasse 6.1, verpakingsgroep I).

Voor de tunnels die nu zijn ondergebracht in categorie II is een afweging gemaakt tussen indeling in categorie C of D. Indeling in categorie C betekent dat zowel benzine als diesel met tankautos door de tunnel mogen worden vervoerd terwijl in de oude indeling het vervoer van benzine niet is toegestaan. Indeling in categorie D betekent dat er noch benzine, noch diesel door de tunnel mag worden vervoerd. Zowel de in de tunnels aanwezige veiligheidsvoorzieningen als de effecten die de wijziging van het tunnelregime heeft op de veiligheid in de omgeving van de tunnels zijn bij de afweging betrokken. Die heeft er toe geleid dat alle tunnels die nu in categorie II zijn ingedeeld ondergebracht in categorie D, met uitzondering van de Kiltunnel. Uit onderzoek is gebleken dat deze tunnel, gelet op de hierboven vermelde veiligheidsaspecten, kan worden ingedeeld in categorie C.

De (bouwkundige) aanpassingen van de Roertunnel en de Swalmentunnel zijn voorts van dien aard dat vervoersbeperkingen uit veiligheidsoverwegingen niet meer nodig zijn. Omdat het niet nodig is om het ontbreken van beperkingen juridisch vast te leggen, zijn deze tunnels niet langer in de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen opgenomen.

Toevoeging nieuwe tunnels

De ArenAtunnel bij Amsterdam is reeds ontoegankelijk voor routeplichtige gevaarlijke stoffen als gevolg van het routeringsbesluit dat de gemeente Amsterdam op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen heeft genomen. De indeling van deze tunnel in categorie E is ingegeven door de bijzondere ligging van de tunnel onder een stadion, waar regelmatig grote aantallen mensen samenkomen. In dit verband wordt het dan ook gerechtvaardigd geacht om het vervoer van gevaarlijke stoffen door die tunnel zoveel mogelijk te beperken.



Het opnemen van de Koningstunnel in het tunnelregime is ingegeven door het routeringsbesluit dat door de gemeente Den Haag is genomen op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Als gevolg van dit besluit kent het aansluitende wegennet beperkingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gelet op dit aansluitend wegennet en de aanwezige veiligheidsvoorzieningen wordt deze tunnel ingedeeld in categorie D.

Door deze tunnels alsnog op te nemen in het tunnelregime wordt recht gedaan aan deze bestaande praktijk.

Effecten nieuwe tunnelregime

Voor een aantal tunnels geldt dat het vervoer van een aantal gevaarlijke stoffen, zoals diesel, daar niet langer kan plaatsvinden en dat moet worden omgereden. In gesprekken met koepelorganisaties voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het bedrijfsleven hiervan op de hoogte gesteld. In alle gevallen kan gebruik worden gemaakt van omleidingsroutes die reeds in gebruik zijn voor benzine. De kosten die hiermee zijn gemoeid zijn in het algemeen gering en wegen niet op tegen de toename van het risico voor de tunnels als daar zowel benzine als diesel door zouden worden vervoerd.

Wat de veiligheid van de weggebruikers in de tunnel betreft is bij alle tunnels vastgesteld dat, uitgaande van de nieuwe categorie, nog wordt voldaan aan de gangbare normen. Voor wat betreft de veiligheid van omwonenden is voorts voor het extra vervoer van diesel noch voor de betrokken gassen en stoffen uit Klasse 6.1 een significante verslechtering van het veiligheidsniveau vastgesteld.

De wijziging van het tunnelregime brengt voorts met zich dat de verkeersaanduidingen moeten worden aangepast. Bij de meeste tunnels betekent dit dat het onderbord moet worden gewijzigd. Bij de twee nieuwe tunnels zal alsnog het verkeersbord C22 moeten worden geplaatst, inclusief onderbord. Het is, ingevolge de Wegenverkeerswet, aan de wegbeheerders om deze noodzakelijke aanpassingen tot stand te brengen.

Gelet op de strekking van de regeling heeft het Adviescollege voor de toetsing van administratieve lasten besloten deze regeling niet te selecteren voor een toets op de gevolgen van deze regeling op de administratieve lasten. Een bedrijfseffectentoets heeft evenmin plaatsgevonden. Daarbij is onder meer overwogen dat de regeling voortvloeit uit hetgeen in Europees verband ter harmonisatie voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgesteld.

Artikelsgewijs

Artikel I

Met deze bepaling wordt het nieuwe tunnelregime vormgegeven. Daarbij wordt verwezen naar de indeling als opgenomen in randnummer 1.9.5.2.2 van bijlage 1, de Nederlandse vertaling van de internationale voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR). Een (internationale) wijziging in de beperkingen voor de verschillende tunnelcategorieën zal dus direct, na wijziging van de bijlage 1, ook gelden voor het in deze bepaling opgenomen tunnelregime. Bovendien is het dan niet langer noodzakelijk om in de regeling verschillende lijsten van gevaarlijke stoffen op te nemen, waarvoor per categorie beperkingen gelden.

Artikel II

De aanduiding van het verbod om bepaalde stoffen te vervoer geschiedt door middel van het verkeersbord C22, met daarbij een onderbord waarmee wordt aangeduid in welke categorie de betrokken tunnel valt. Dit komt overeen met de aanduiding van de oude indeling. Evenwel wordt van deze gelegenheid gebruik gemaakt om een onjuiste verwijzing naar de Regeling vervoer over land van gevaarlijke stoffen in de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens te herstellen.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,
C.M.P.S. Eurlings.*